

Estrategias de supervivencia en un mundo laboral conflictivo: los prácticos del puerto de Buenos Aires, 1856-1924*

*Survival strategies in a conflicting world of work:
the pilots of the port of Buenos Aires, 1856-1924*

María Damilakou**

Resumen

El práctico, uno de los oficios tradicionales de la actividad marítima, ha sido escasamente estudiado. El presente artículo analiza las características étnicas del gremio de los prácticos del puerto de Buenos Aires, durante la segunda mitad del siglo XIX, las cuales influyeron mucho en sus formas organizativas y en la repartición informal del mercado laboral. Estas características étnicas perdieron vigor con la posterior argentinización del gremio. En segundo lugar el artículo enfoca en las diferentes estrategias que desarrollaron los prácticos en el nuevo contexto de polarización social y de confrontación en que se desarrolló el trabajo marítimo durante las primeras décadas del siglo XX: su alineamiento con los gremios de los otros oficiales, la solidaridad de su sindicato con la FOM durante las grandes luchas de los años 1916-1921, pero también la conformidad de algunos de sus miembros con los intereses de los armadores. Por otra parte los prácticos pidieron en varias ocasiones la acción estatal en temas que concernían a sus derechos laborales y respaldaron públicamente la ley de jubilaciones de 1924, la cual provocó una ruptura en las relaciones entre los obreros marítimos y los gremios de los oficiales.

Palabras claves: prácticos - empresas navieras - sindicatos - huelgas - ley de jubilaciones

Abstract

The pilots, one of the traditional maritime crafts, occupy a small place in the literature concerning labor relations in the ports. The present article analyzes the ethnic characteristics of the pilots of the port of Buenos Aires during the second half of the 19th century. These characteristics determined, for several decades, the modes of association of the pilots and the informal distribution of the labor market but they lost much of their vigor with the subsequent nationalization of the craft. The article focuses also on the strategies developed by the pilots in the new context of social polarization and clash, that dominated the port of Buenos Aires since the first decade of the 20th century: their alignment with the unions of the other qualified mariners, their solidarity with the Federación Obrera Marítima during the important "battles" of the years 1916-1921, but also the conformity that some of them showed with the interests of the shipping companies. Also, the pilots asked, in many occasions, the action of the State in matters that concerned their profession and supported publically the pensions' law of 1924 which led to a break in the solidarity ties between the Federación Obrera Marítima and officers' unions.

Key Words: pilots - shipping companies - trade unions - strikes - pensions' law

* La investigación para el presente artículo fue realizada en el marco del Programa de Investigación Pitágoras I (2004-2006) y formó parte del subprograma "Migración y trabajo: las actividades laborales de los griegos de América Latina (Argentina, Chile, Bolivia, Paraguay)", con sede la Universidad de Creta. El programa Pitágoras I fue financiado por el Ministerio de Educación de Grecia y por la Unión Europea (Caja Social Europea).

** Universidad Ionio de Grecia



Desde mediados del siglo XIX el puerto de Buenos Aires, que jugaría un rol clave en el desarrollo del modelo agroexportador, adquiriría gradualmente las características de un espacio laboral complejo. Los grandes conjuntos de obreros portuarios y marítimos no calificados que se irían incorporando a la fuerza laboral, convivirían con los oficios marítimos tradicionales, ejercidos por marineros expertos, como los baqueanos, los buzos, los boteros y los patrones de lanchas. Un “engranaje” importante en el “sistema” del trabajo marítimo eran los prácticos: un oficio que abarcaba a unos pocos centenares de marineros altamente experimentados en el arte de conducir los grandes barcos por los canales seguros de los ríos y los puertos. Por otra parte, desde fines del siglo XIX el puerto de Buenos Aires se convertiría en un espacio laboral moderno, jerarquizado y conflictivo: los miles de trabajadores marítimos y portuarios se organizaron sindicalmente y mantuvieron una relación conflictiva con las grandes empresas del sector y a veces con el Estado, en búsqueda de mejores condiciones de trabajo. En este marco polarizado, de relaciones laborales modernas, los prácticos, así como también los miembros de los otros oficios marítimos de características tradicionales, desarrollaron distintas estrategias para la protección de sus intereses, que incluían la alianza con los grandes gremios sindicales, la conformidad con los intereses de los armadores y la búsqueda de la protección estatal.

La bibliografía argentina e internacional ha estudiado en gran medida a los obreros marítimos y a los portuarios argentinos enfocando en sus organizaciones gremiales, en sus grandes movilizaciones de los años 1916-1921, así como también en las relaciones que sus organizaciones sindicales mantuvieron con el Estado argentino y sobre todo con el presidente Yrigoyen.¹ En esta bibliografía

¹ Entre los estudios sobre el movimiento sindical de los obreros marítimos y los portuarios, véanse: Caruso, Laura “La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre de 1916”, en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, núm. 1, Mar del Plata, 2008; De Laforcade, Geoffrey *A laboratory of Argentine Labor Movements: Dockworkers, Mariners and the Contours of Class Identity in the Port of Buenos Aires, 1900-1950*, Tesis de doctorado, Yale University, mayo de 2001; Adelman, Jeremy “State and Labour in Argentina: the Portworkers of Buenos Aires, 1910-1921”, en *Journal of Latin American Studies*, 25: 1, febrero de 1993, pp. 73-102. Entre las obras que estudian el trabajo marítimo como campo de acción del Estado y la relación de los gremios marítimos con el presidente Yrigoyen, se puede ver: Caruso, Laura “Estado y trabajo marítimo: El Departamento Nacional del Trabajo y su acción en el puerto de Buenos Aires, 1907-1921”, en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, núm. 2, Mar del Plata, 2009; Garguin, Enrique “Relaciones entre estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930”, en Panettieri, José (comp.) *Argentina: trabajadores entre dos guerras*, Buenos Aires, Eudeba, 2000, pp. 87-117; Horowitz, Joel “Limits of tolerance in Argentina: The collapse of labor’s challenge in 1921”, ponencia presentada en el 17º Congreso Internacional de LASA, Septiembre de 1992; Rock, David *El radicalismo argentino, 1890-1930*, Amorturu Editores, Buenos Aires, 2001. Sobre la estrategia patronal de la empresa Mihanovich, véase: Caruso, Laura “La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales

relacionada con el mundo laboral portuario y marítimo, los oficios marítimos tradicionales ocupan muy poco espacio. Este artículo, a través del estudio de las prácticas laborales y las formas organizativas de los prácticos, así como también de la relación que éstos mantuvieron con el Estado argentino, las empresas navieras y los poderosos gremios de los obreros marítimos, explora cómo percibían y defendían sus intereses laborales los miembros de un oficio tradicional que logró sobrevivir en un mundo laboral en el que predominaba la tendencia hacia la proletarianización de la fuerza laboral y las luchas de clase entre los trabajadores y sus empleadores capitalistas.

Un gremio cosmopolita en vías de argentinización

La profesión del práctico en la Argentina estaba, desde la época colonial y hasta las últimas décadas del siglo XIX, en manos de extranjeros. La gran importancia de este oficio se debía al hecho de que el Río de la Plata tenía unas características naturales especiales que dificultaban la navegación de los grandes barcos por sus aguas. Desde mediados del siglo XIX, el rol de los prácticos se hizo más importante, a causa del aumento del movimiento marítimo en el puerto de Buenos Aires. Desde entonces, estos marineros expertos estacionaban en pontones, a unos doscientos kilómetros del puerto y esperaban a que se asomara el barco grande para que uno de ellos embarcara en éste y lo condujera, por los canales seguros, hasta el puerto.

Durante la época colonial los prácticos eran básicamente portugueses, mientras que aquellos que participaron en las batallas navales por la independencia en el virreinato del Río de la Plata, eran en su mayoría británicos. Después de la independencia la profesión del práctico obtuvo unos marcados rasgos étnicos que se conservaron hasta las primeras décadas del siglo XX. Hasta la década de 1870 los prácticos eran en su mayoría ingleses pero a partir de entonces los prácticos italianos empezaron a aumentar en número y a dominar progresivamente al gremio. La presencia de italianos en todas las actividades marítimas y portuarias era muy importante desde los principios del siglo XIX, cuando numerosos genoveses se instalaron en el barrio de La Boca.

Muy notable era también la presencia de prácticos griegos, a pesar del reducido número de inmigrantes de esta nacionalidad que vivían en Buenos Aires. En el censo de 1895 se ve que de los casi 300 griegos que vivían en la Argentina, varias decenas se dedicaban a actividades marítimas, siendo en su mayoría prácticos. La multiplicación de los prácticos griegos empezó sobre todo en 1889, cuando el capitán Emmanuel Jatzidakis, oriundo de la isla griega de Kasos (entonces era todavía parte del Imperio Otomano), fue designado para el cargo del

y estrategia laboral en las primeras décadas del siglo XX”, en *Trabajadores. Ideologías y experiencias en el movimiento obrero*, núm. 2, Número especial: XIII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia – Catamarca 2011, segundo semestre de 2011.



práctico mayor del puerto de Buenos Aires. El práctico mayor era miembro permanente del comité examinador de los candidatos a prácticos y se ocupaba de la resolución de los litigios que surgían entre las empresas navieras y las sociedades de los prácticos por motivos relacionados con el pilotaje de los barcos en el puerto. Jatzidakis había empezado su carrera en la Argentina como capitán en la marina de guerra y encargado de la persecución del contrabando. Como ayudantes en sus tareas había contratado a varios marineros provenientes de las islas griegas de Kasos, Creta y Cefalonia. Cuando en 1889 fue designado práctico mayor, contrató a numerosos griegos como prácticos y buzos.² En 1889 la clasificación de los prácticos según su nacionalidad era la siguiente: de un total de 296 prácticos autorizados, había 106 italianos, 57 griegos, 31 alemanes, 29 austriacos, 24 españoles, 18 argentinos, 8 ingleses, 6 uruguayos, 5 franceses, 4 estadounidenses, 3 noruegos, 2 brasileños, 2 portugueses, 2 suecos y 1 paraguayo.³

El criterio étnico era muy importante en la organización de las sociedades de los prácticos. En la asociación “Río de la Plata” fundada en 1869, el 86% de los socios eran ingleses. Al final del mismo año se creó la asociación “La Filantrópica Argentina” cuyos socios eran en su mayoría italianos. Entre las dos asociaciones se formó un “modus vivendi” y una distribución del mercado laboral basados en criterios étnicos: según el acuerdo firmado entre las dos organizaciones en 1870, la asociación “inglesa” se haría cargo del pilotaje de los barcos con bandera inglesa, norteamericana, danesa, prusa, holandesa y rusa, mientras que la “italiana” de los barcos con bandera italiana, española, francesa, austriaca, portuguesa y brasileña.⁴ La adopción de un “clásico” criterio cultural –mundo anglosajón versus mundo latino– permitía no solo la comunicación necesaria entre el capitán del barco y el práctico, por la cercanía lingüística, sino también la distribución informal de un mercado laboral dominado por la gran competencia.

La presencia abrumadora de extranjeros en un gremio importante para la seguridad nacional, alarmó al Prefecto Marítimo Carlos Mansilla, quien en sus memorias anuales de los años 1887, 1888 y 1889 le dedicó gran espacio al tema. Subrayando el hecho de que entre los 296 prácticos matriculados en el registro de la prefectura de Buenos Aires, solo 18 eran argentinos y alegando la importancia de los prácticos en la vigilancia de costas y puertos nacionales, proponía que no se otorgara más autorización para ejercer tareas de pilotaje a marineros que no tuvieran la ciudadanía argentina.⁵ Las inquietudes

² Kastomalos, *Vasilis Argentina, Chile, Uruguay, Brasil y los griegos* (en griego), Buenos Aires, 1972, pp. 28-29.

³ Ministerio del Interior, *Memoria de la Prefectura Marítima*, año 1890.

⁴ Archivo General de la Nación, IX-36-1029, Capitanía del Puerto, Copiador de notas; X-36-11-33, Exámenes de prácticos, Copiador de Notas.

⁵ Departamento del Interior, *Memoria de la Prefectura Marítima*, año 1889.

de Mansilla reflejan una preocupación más generalizada, que dominaba en aquel período la sociedad argentina, acerca de la asimilación de los inmigrantes y la creación de la ciudadanía argentina. Uno de los ejes de esa retórica era la necesidad de argentinizar la fuerza laboral en algunos sectores vitales para la economía y la soberanía nacionales, como era el puerto. En esta dirección el nuevo reglamento de 1895 establecía como requisito para la adquisición de la matrícula de práctico, que el candidato tuviera la ciudadanía argentina y diez años de experiencia marítima. Ese mismo año 51 prácticos formaron la asociación “Sociedad de Prácticos Argentinos”, con sede en la calle Olavarría 361, en La Boca.⁶

La campaña de argentinización tuvo resultados, ya que pocos años después, a principios del siglo XX, los prácticos habían obtenido, en su mayoría, la ciudadanía argentina. De acuerdo a la memoria de la Prefectura Marítima del año 1902, la clasificación de los prácticos matriculados, según su nacionalidad, era la siguiente: 268 argentinos, 98 italianos, 37 austriacos, 20 españoles, 12 alemanes, 11 ingleses, 11 noruegos, 9 norteamericanos, 7 griegos, 7 uruguayos, 5 franceses, 3 portugueses, 3 paraguayos, 1 húngaro, 1 sueco y 1 suizo.⁷ Los esfuerzos de argentinizar al servicio de los prácticos y preparar a sus miembros con mejores conocimientos técnicos culminaron con la creación de la Escuela Nacional de Prácticos a principios del siglo XX.

Competiendo por el barco

La profesión del práctico en la Argentina, desde los tiempos coloniales, tuvo un carácter semi-oficial, ya que estos marineros experimentados, si bien trabajaban como particulares, ejercían un servicio público y estaban directamente vinculados con la seguridad de la navegación por el Río de la Plata y por los puertos del país. En la época colonial las tareas de los prácticos no se limitaban a la conducción de los grandes barcos por los canales seguros sino que ejercían también tareas de buzo, hacían el sondeaje de canales y a veces eran obligados a participar en operaciones militares. El oficio de los prácticos tenía un carácter cerrado ya que en Río de la Plata había un solo práctico patentado por el Rey, que era el práctico mayor, quien tenía la autoridad de indicar a los patrones de lancha capaces de realizar tareas de pilotaje.⁸

Después de la independencia el régimen bajo el cual trabajaban los prácticos cambió y se fueron liberando progresivamente de la tutela oficial. En la década de 1820 se formó una sociedad de prácticos cuyos socios repartían entre sí los turnos y las retribuciones. La sociedad no tenía oficialmente el monopolio del practicaje porque existían marineros no asociados que ejercían el oficio por

⁶ *Boletín del Centro Naval*, t.XIV, p. 338.

⁷ Ministerio del Interior, *Memoria de la Prefectura Marítima*, año 1902.

⁸ Prefectura Naval Argentina, Departamento Asuntos Históricos, *Reseña Histórica de la Prefectura Naval Argentina*, Colección Historia Institucional, No 7, Buenos Aires, 1994.



su cuenta; sin embargo, esta sociedad de hecho poseía el monopolio del servicio, ya que era la única responsable de nombrar a los prácticos. El número de prácticos de la sociedad era limitado y se fijaba por la misma de acuerdo a las necesidades del servicio.⁹ El régimen de los prácticos cambió radicalmente con el reglamento del año 1856, el cual liberalizó su profesión; este reglamento permitió a marineros independientes, no pertenecientes a ninguna sociedad, a ejercer tareas de pilotaje, con la única obligación de comunicar sus tarifas –que ellos decidían sin ninguna intervención estatal– a las autoridades marítimas.¹⁰ Por supuesto, para el acceso al oficio del práctico se requería autorización especial, la cual se conseguía a través de exámenes. El comité examinador se componía por marineros experimentados y por oficiales de la Prefectura, y los exámenes consistían en pruebas prácticas y teóricas. La liberalización del oficio tuvo como consecuencia la multiplicación de los marineros autorizados de ejercer tareas de pilotaje. Además, no eran pocos los capitanes de barcos extranjeros que obtenían la autorización de ejercer el oficio de práctico y piloteaban ellos mismos sus barcos por las aguas del Río de la Plata y en los puertos argentinos.

El gran aumento del número de los prácticos condujo a la creación de sociedades cuyo fin principal era la protección de sus miembros de la gran competencia que existía en el gremio y de las presiones de los empresarios navieros y sus agentes marítimos que pedían la reducción de las tarifas del pilotaje. Desde 1856 hasta los principios del siglo XX se formaron 17 sociedades de prácticos que por lo general tenían un carácter efímero, debido a la fuerte competencia que existía entre las distintas sociedades por la “distribución” de los barcos que entraban y salían del puerto, a la rivalidad que los asociados tenían con los prácticos independientes que trabajaban con tarifas más bajas y a las peleas que surgían entre los socios por los turnos y el reparto de los cobros. Las características generales de estas sociedades las asemejan más a las “hermandades” del período colonial y menos a las asociaciones laborales modernas. El número de sus socios era limitado – de acuerdo al reglamento de 1869 para la adquisición de personería jurídica una sociedad tenía que tener por lo menos 12 miembros. Las sociedades tenían que cumplir con la exigencia de la autoridad marítima de aportar para la formación de un fondo destinado a responder por las averías que pudieran ocasionar los prácticos en el ejercicio de su profesión. La búsqueda de ciertas formas de asociacionismo se alternaba con estrategias individuales, que por lo general consistían en el establecimiento de vínculos privilegiados con agentes marítimos, quienes a cambio del cobro de una comisión, les aseguraban a algunos prácticos la conducción de los “mejores” barcos.

Todas estas asociaciones buscaban, además de la protección de los intereses de sus socios de la competencia, ganarse el apoyo del Estado argentino en tres cuestiones vitales para sus miembros: la declaración del carácter cerrado de su profesión, el reconocimiento legal de la obligatoriedad de la contratación de los servicios de un práctico por los buques que entraban y salían del puerto, y la protección de los prácticos argentinos de la fuerte competencia que les hacían sus colegas uruguayos que compartían con ellos las aguas del Río de la Plata. En cuanto a los dos primeros temas, los reglamentos cambiaban constantemente: el reglamento de 1856, además de liberalizar el oficio de los prácticos, eximía a los buques de ultramar de la obligación de contratar a un práctico. Sobre este tema cabe mencionar las presiones ejercidas hacia las autoridades estatales por parte de las grandes empresas navieras y las representaciones diplomáticas de países con fuertes intereses marítimos, los cuales se interesaban en la preservación del carácter optativo del pilotaje. En algunos casos, los representantes consulares de Inglaterra, Estados Unidos, Francia e Italia protestaron ante las autoridades argentinas por las altas tarifas que cobraban los prácticos y pidieron su reducción.¹¹ El nuevo reglamento del año 1870 preveía la creación de una asociación única y de un registro común para todos los prácticos, creaba el turno obligatorio y ponía a todos los prácticos bajo la autoridad directa del práctico mayor, con la excepción de los prácticos que estaban al servicio de las empresas navieras extranjeras.¹² El reglamento no obligaba a los buques a embarcar práctico pero los capitanes que no lo hacían debían pagar la mitad de la tarifa del practicaaje; este dinero se destinaba para la caja de la marina, una cuenta administrada por la capitanía del puerto.¹³ El reglamento de 1876 avanzó más en la dirección de convertir a los prácticos en un gremio semi-oficial ya que les asignaba tareas de vigilancia de las costas y los puertos del país. Por otra parte, las previsiones de los reglamentos acerca de la creación de un registro único de todos los prácticos no se aplicaron, ya que éstos seguían divididos en varias asociaciones. Por último, el reglamento de 1905 dispuso la obligatoriedad de contratación de servicios de pilotaje en todos los ríos del país.

En cuanto a las rivalidades constantes entre los prácticos argentinos y los uruguayos, que a veces terminaban en incidentes violentos, éstas fueron objeto de negociaciones y acuerdos entre los gobiernos de los dos países vecinos y formaron parte, durante la etapa de la construcción nacional en el Río de la Plata, de un discurso más amplio sobre el concepto del territorio nacional y su seguridad. El acuerdo del año 1888 firmado entre los dos países, dispuso el libre ejercicio del pilotaje en el Río de la Plata, algo que significaba que los prácticos de ambos países

⁹ Morales, Albrino *Historia del Practicaaje Rioplatense*, Buenos Aires, Asociación de Prácticos del Río de la Plata y zonas del Litoral Marítimo, 1980, pp. 134 y 165.

¹⁰ Morales, Albino op. cit., p. 170.

¹¹ Archivo General de la Nación, III-30-2-5, Capitanía del Puerto, Legajo No 191.

¹² Archivo General de la Nación, III-30-5-4, Capitanía del Puerto, Legajo No 204.

¹³ Morales, Albino op. cit., p. 200.



podían pilotear barcos a lo largo de todo el río y que los capitanes de los barcos que llegaban a la zona tenían el derecho de elegir entre los pilotos matriculados tanto en el registro argentino como en el uruguayo. Solo los barcos que salían del puerto de Buenos Aires o el de Montevideo tenían la obligación de contratar a un práctico inscripto en el registro del respectivo puerto.¹⁴

Por lo general, las asociaciones de los prácticos no adquirieron carácter combativo y durante todo el siglo XIX trataron de defender sus intereses buscando la protección estatal en materias de legislación. A veces, sus reclamos por la intervención estatal en temas que concernían sus intereses, se hacían en nombre de la necesidad de que sus miembros fueran protegidos de los “intereses extranjeros”, haciendo alusión tanto a las grandes empresas navieras que querían la abolición de la contratación obligatoria de prácticos para la conducción de sus barcos a los puertos argentinos, como a sus colegas uruguayos. La búsqueda de la protección estatal por parte de los prácticos siguió durante el siglo XX y se intensificó durante la presidencia de Hipólito Yrigoyen. Los prácticos pedían la votación de un marco legal estable y favorable a sus intereses laborales, para lo cual pidieron el apoyo del abogado y diputado radical Leónidas Anastasi quien llevó varias veces el tema de los prácticos al parlamento. Parece, sin embargo, que los resultados legislativos ganados por los prácticos durante la presidencia de Yrigoyen no los dejaron satisfechos, algo que los mismos atribuían a su reducido número y a su pequeño peso electoral.

Bajo las “aletas” del “tiburón”

Las diferentes asociaciones de los prácticos buscaron no solo la protección del Estado en cuestiones relacionadas con sus intereses laborales sino que también formaron vínculos privilegiados con los empresarios navieros. Cabe mencionar que la primera sociedad de prácticos del Río de La Plata, se fundó en 1824, con la iniciativa y bajo la dirección del empresario naviero Vicente Casares quien era dueño de numerosos botes que trasportaban mercancías a Buenos Aires y otros puertos argentinos.¹⁵ El régimen bajo el cual trabajaban los prácticos durante las primeras décadas del siglo XIX, favorecía la creación de lazos clientelares y de relaciones paternalistas con miembros prósperos de la sociedad porteña: según los reglamentos que regulaban el oficio, para la adquisición de la autorización de ejercer tareas de práctico se exigía que el candidato contara con un garante quien cubriría los gastos de las averías ocasionadas por el práctico en caso de accidente. Entre los garantes de los prácticos figuran comerciantes, sobre todo almaceneros, un sastre y un talabartero, pero también armadores como el mismo Vicente Casares.¹⁶

La vinculación de los prácticos con los empresarios navieros durante el siglo XIX parecía como algo natural ya que, en la era del velero, en muchos casos, las actividades de capitán, dueño de embarcación y práctico se complementaban. Varios prácticos eran dueños de pequeños botes y lanchas que trasladaban pasajeros y cargas desde y hacia los grandes transatlánticos, que por la escasa profundidad del Río de la Plata tenían que anclarse lejos del puerto de Buenos Aires. El práctico inglés Sinclair había formado, junto con sus dos hijos, una empresa naviera. Otro práctico inglés, de apellido Elsegood, tenía intereses comerciales en Río Negro y era dueño de barcos que transportaban mercancías al sur del país. Otros trabajaban como capitanes de barcos que realizaban recorridos regulares en la Argentina y países vecinos y a la vez ejercían el oficio del práctico.¹⁷ Había también casos de grandes armadores que se destacaron tanto en época de los veleros como en la era del vapor, quienes habían empezado su carrera como prácticos. El famoso armador Nicolás Mihanovich, que lideró el mercado naviero en el Río de la Plata durante las décadas 1880-1920, y su socio Octavio Cosulich, habían empezado su carrera como prácticos del puerto de Buenos Aires y en 1879 eran miembros del comité examinador de los candidatos a prácticos. Nicolás Mihanovich había nacido en Dalmacia (actualmente Croacia, que entonces formaba parte del Imperio Austrohúngaro) y en 1867 llegó a Montevideo. Después de permanecer por un tiempo en Paraguay, donde se dedicó al transporte fluvial, se instaló en Buenos Aires. Ahí trabajó por unos años como práctico matriculado. Después, con su socio genovés Juan Bautista Lavarello, se dedicaron al traslado de pasajeros y cargas hasta el puerto, llegando a conseguir un acuerdo muy provechoso con el Gobierno Nacional para trasladar, con sus botes, al Hotel de Inmigrantes a los inmigrantes europeos que llegaban con los grandes transatlánticos. A fines de la década de 1870 se asoció con dos compatriotas, Octavio Cosulich y Gerónimo Zuanich, y formaron la empresa *Nicolás Mihanovich y Compañía* hasta que en 1888 les compró sus partes a sus socios y empezó a construir su imperio personal anexando otras empresas navieras que operaban en la Argentina y los países vecinos.¹⁸

Durante la primera década del siglo XX, la vinculación de algunos prácticos con los empresarios navieros adquirió un carácter más claramente coercitivo, sobre todo cuando en 1909 se formó la “Sociedad de los Pilotos Prácticos del Río de la Plata” bajo la protección de Nicolás Mihanovich. Ese mismo año Mihanovich, apodado “Tiburón” por los gremios marítimos, quien, durante las luchas que hubo en el puerto de Buenos Aires en las décadas de 1910 y 1920 se convertiría en el enemigo emblemático de

¹⁴ Ministerio del Interior, *Memoria de la Prefectura Marítima*, año 1889.

¹⁵ Archivo General de la Nación, III-31-6-7, Capitanía del Puerto, Legajo No 270.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Archivo General de la Nación, III-30-4-3, Capitanía del Puerto, Legajo No 199, y X-36-11-33, Exámenes de prácticos, Copiador de Notas.

¹⁸ Caillet-Bois, Teodoro “Nuestra Marina Mercante. Mihanovich”, en *Boletín del Control Naval*, t. XLVII, 1929, pp. 221-222.



los obreros marítimos, transformó su empresa en *The Argentine Navigation (Nicolás Mihanovich) Company Ltd.*, con el aporte de capitales ingleses. Mihanovich conservó la mayoría de las acciones de la empresa que en aquel entonces poseía 82 buques a vapor, numerosas embarcaciones menores y decenas de remolcadores. La asociación de prácticos creada por Mihanovich fue fundada por 55 socios; el presidente y el gerente de la asociación eran respectivamente Carlos Lavarello, hijo adoptivo de Mihanovich, y Domingo Gastaldi, un empleado de alto rango en su empresa naviera, a pesar de que ninguno de los dos era práctico.¹⁹ En los años de las grandes luchas entre Mihanovich y la Federación Obrera Marítima (FOM), Carlos Lavarello actuaría varias veces como representante de la empresa naviera del primero así como también del Centro de Cabotaje que reunía a varios importantes armadores. En el capital inicial de la sociedad de prácticos patrocinada por Mihanovich se incluían una embarcación y tres mil pesos ofrecidos como préstamo por el armador, así como también 2.500 pesos reunidos de los aportes de los socios. En 1918, cuando, como se analizará a continuación, la sociedad gremial de los prácticos ya se había aliado a la FOM, una nueva sociedad de prácticos fue fundada bajo la dirección de Carlos Lavarello, con título “Cuerpo de prácticos del puerto de la capital” y sede en la calle Pedro de Mendoza 1305, en La Boca.²⁰ No era, por supuesto, el primer caso en el que Mihanovich creaba asociaciones de gremios marítimos controladas por él: “el Tiburón”, en repetidas ocasiones durante las décadas de 1910 y 1920, y en medio de las grandes movilizaciones de los obreros marítimos y los portuarios, impulsó, junto con los grandes empresarios del comercio exterior, la creación de asociaciones obreras “amarillas”, con el propósito de quebrar al movimiento sindical.²¹

¹⁹ Carlos Lavarello es mencionado como presidente de la “Sociedad Prácticos de los Ríos” en la *Memoria de la Prefectura* del año 1911-1912.

²⁰ Morales, Albino op.cit., p. 260.

²¹ María Ester Rapalo ha estudiado estas asociaciones en las siguientes obras: “De la Asociación del Trabajo a la revista *Criterio*: encuentros entre propietarios e ideólogos, 1919-1929”, en VV.AA, *La derecha argentina. Nacionalistas, neoliberales, militares y clericales*, Buenos Aires, Javier Vergara Editor, 2001, pp. 115-149; “Los empresarios y la reacción conservadora en la Argentina: las publicaciones de la Asociación del Trabajo, 1919-1922”, en *Anuario del IEHS “Prof. Juan C. Grosso”*, 12, Tandil, UNCPBA, pp. 425-441; “Los patronos ante la legislación laboral durante el primer gobierno de Yrigoyen. La Asociación del Trabajo frente a la ley 10.505 sobre salarios mínimos en el trabajo a domicilio”, en *Cuadernos del Sur – Historia* 32, 2003, pp. 49-78. Ver también, Halperín Donghi, Tulio “Respuestas al conflicto social: de la Asociación del Trabajo a la Liga Patriótica Argentina”, en Halperín Donghi, Tulio *Vida y muerte de la república verdadera (1910-1930)*, Buenos Aires, Ariel Historia, 2000. También las siguientes obras de Sandra McGee Deutsch: “La derecha durante los primeros gobiernos radicales, 1916-1930”, en VV.AA, *La derecha argentina. Nacionalistas, neoliberales, militares y clericales*, Buenos Aires, Javier Vergara Editor, 2001, pp. 73-112; *Counterrevolution in Argentina, 1900-1932. The Argentine Patriotic League*, Lincoln: University of Nebraska Press, 1986.

El órgano periodístico de la FOM, la *Unión del Marino*, en noviembre de 1916, denunciaba el hecho de que las asociaciones de los prácticos, capitanes y baqueanos, eran en realidad “organizaciones patronales disfrazadas de sociedades creadas para la defensa de sus intereses profesionales”. Ponia énfasis en que el presidente de una de las sociedades de los prácticos era un empleado de la empresa Mihanovich y advertía que los armadores habían logrado la fragmentación del gremio de los prácticos y capitanes de cabotaje en muchas asociaciones, algo que no permitía la organización de los marineros calificados en “auténticos” sindicatos. Por último, el periódico saludaba el hecho de que una parte de los patronos de pequeñas embarcaciones hubiera podido romper los vínculos con estas asociaciones “amarillas”, controladas por la patronal, y fundar un verdadero sindicato que se incorporó a la Federación Obrera Marítima.²² Estas opiniones se escribían en un período de intensa actividad sindical para los gremios que componían la FOM: durante los meses de octubre y noviembre de 1916 las asambleas de marineros y foguistas confeccionaron un pliego de reivindicaciones, al que se sumarían más adelante las otras secciones de la Federación. Los reclamos de los obreros marítimos incluían un aumento de sus salarios, la aplicación de las ocho horas de trabajo y mejoras en la higiene y alimentación. Ante la negativa de las empresas navieras de aceptar las reivindicaciones presentadas en el pliego, la Federación decidió ir a la huelga.

Hay, sin embargo, que mencionar que hubo asociaciones de prácticos que protestaban en contra de la explotación de los miembros del gremio por las empresas navieras y los agentes marítimos quienes, para asegurar trabajo a los prácticos, los presionaban para reducir sus honorarios. Por ejemplo, en 1903 existía la asociación “Sociedad Cosmopolita de Prácticos Independientes de los Ríos”, probablemente de orientación anarquista, la cual trató de mantener sus características de sociedad de resistencia, de combatir contra los intereses de los armadores y de ser reconocida como la única asociación que tenía el derecho de representar a los prácticos. Cabe mencionar que en 1903 la Federación de los Portuarios, de orientación anarquista, decidió el boicot de los barcos que eran conducidos por pilotos que no eran miembros de la “Sociedad Cosmopolita de Prácticos Independientes”. Los empresarios navieros y los agentes marítimos pidieron la intervención estatal; en este caso el estado decidió no intervenir en la lucha entre los armadores y los prácticos sindicalizados, la cual terminó pronto.

A pesar de la existencia de algunas sociedades de resistencia, parece que éstas fueron efímeras. En general se puede decir que hasta marzo de 1917, que fue un mes crucial para las relaciones entre la oficialidad y los obreros marítimos, la mayoría de los oficiales de la marina mercante no respondía a sus sindicatos, a pesar de que los capitanes, los prácticos y los maquinistas contaban con

²² *La Unión del Marino*, noviembre de 1916, p. 3.



organizaciones sindicales que tenían personería jurídica.²³ Estas organizaciones, en las vísperas de la gran huelga marítima que la FOM declararía el 1° de diciembre de 1916, la cual abriría una etapa de gran conflictividad en la sociedad argentina que duró hasta 1922, eran muy débiles frente a las organizaciones “patronales” que, como se mencionó antes, eran controladas básicamente por la empresa Mihanovich.

Las relaciones con la FOM

El momento de inflexión en las relaciones entre los obreros marítimos y el personal jerárquico de la marina mercante, parte del cual eran los prácticos, se dio durante la huelga patronal que la FOM declaró a la empresa Mihanovich en el mes de marzo de 1917, y el consiguiente lock out patronal en el mes de abril del mismo año. La huelga marítima de 1916, que fue solucionada por un laudo arbitral del Jefe de Policía, había terminado con éxito para los obreros marítimos que obtuvieron sus reivindicaciones fundamentales. El incumplimiento patronal del laudo y la revitalización del sindicato patronal denominado “Sociedad Unión Protectora del Trabajo Libre”, sostenido por los empresarios para librarse del contralor de la FOM, determinó la continuación de la lucha: a fines de marzo de 1917 la FOM declaró una huelga parcial en contra de la empresa Mihanovich, la cual respondió con un lock out. En el contexto de esta nueva confrontación entre los obreros marítimos y el sector patronal se produjo el cambio en las relaciones entre los oficiales y la FOM y la adhesión de los primeros al movimiento huelguístico. El motivo inmediato de este cambio fue la circular del 27 de marzo de 1917, por cual la empresa Mihanovich imponía a los capitanes y oficiales la obligación de hacer la vigilancia de sus buques, mientras durara el boicot que la FOM había aplicado a su flota, y rebajaba en dos terceras partes sus sueldos.²⁴ Como consecuencia de esta actitud ofensiva por parte de la empresa, gran parte de los capitanes de cabotaje, de los prácticos y de los maquinistas, que hasta entonces había permanecido al margen de sus respectivos sindicatos o formaba parte de sociedades patronales, recapacitó su relación con el sindicalismo y se integró en las organizaciones sindicales de la oficialidad, sin que ello significara la desaparición de las organizaciones controladas por el sector patronal. La recién constituida “Unión Naval de Maquinistas y Oficiales de la Marina Mercante” se plegó a la huelga el día 29 de marzo, el antiguo “Centro de Maquinistas Navales” adoptó igual resolución, y los capitanes de cabotaje y los prácticos acordaron su solidaridad con el movimiento huelguístico.

La adhesión de los capitanes y oficiales a la huelga

²³ *La Unión del Marino*, julio de 1923, p. 5: “Próximo Congreso Marítimo. Informe del Consejo Federal de la FOM”.

²⁴ José Elias Niklison, “La Federación Obrera Marítima: La huelga parcial del 20 de marzo y el lock out del 3 al 22 de abril de 1917”, en *La Unión del Marino*, abril de 1920, p. 3 (publicado originalmente en el *Boletín del DNT*, No 40) y *La Unión del Marino*, julio de 1923 p. 5

implicó grandes cambios en la organización sindical del personal jerárquico y determinó el desenlace de la huelga a favor de los trabajadores. El 22 abril de 1917 los empresarios navieros se vieron obligados a firmar un convenio con los trabajadores marítimos. Entre las bases de este nuevo acuerdo figuraban la incorporación de todo el personal que había participado en la huelga, el cierre de la Sociedad Unión Protectora del Trabajo Libre y la intervención de la FOM en la contratación del personal de máquina y cubierta.²⁵ Por lo tanto, los obreros marítimos lograron el reconocimiento de su sindicato por los patrones y el Estado, y obtuvieron la contratación exclusiva de los obreros marítimos federados.

Varios factores, además de la importancia de los intereses inmediatos que estaban en juego, contribuyeron al acercamiento del personal jerárquico a la FOM: entre ellos, el fortalecimiento, real y simbólico, de la FOM y de sus dirigentes durante la huelga de 1916 —una de las características de este conflicto fue el continuo contacto directo que los dirigentes de la FOM mantuvieron con el presidente Yrigoyen— y la aceptación, por parte de la Federación, del arbitraje estatal, que como estrategia estaba más en línea con la actitud de los oficiales quienes, en general, eran más proclives a la negociación y a los procedimientos legales. En este nuevo contexto el Consejo Federal de la FOM hizo grandes esfuerzos por la constitución de una fuerte organización de los oficiales, que pudiera agrupar a la totalidad del personal de esa categoría. El tema de las relaciones entre los oficiales de la marina mercante y los obreros marítimos era una de las preocupaciones centrales de la FOM. Uno de los objetivos de la corriente “sindical”, que desde 1910 dominó el movimiento de los obreros marítimos, era la creación de poderosas federaciones por rama productiva, en el seno de las cuales podrían colaborar miembros de varios oficios y de diferentes rangos. El tema de las relaciones con el personal marítimo superior era crucial para los obreros marítimos ya que la contratación de las tripulaciones era responsabilidad de los capitanes que en muchos casos representaban a las empresas. El control efectivo de la contratación del personal, que la FOM había ganado después de la exitosa huelga que terminó en abril de 1917, presuponia la colaboración de los capitanes y del personal jerárquico.

En este complejo sistema de relaciones laborales, que combinaba la verticalidad que siempre caracterizó las jerarquías de a bordo, con la acción conjunta frente al sector patronal, los prácticos, por la naturaleza de sus tareas, tenían un rol “periférico”. Su gran arma era su organización conjunta con los capitanes de cabotaje, que constituían la “pieza clave” en el sistema de contratación de los tripulantes. Su principal medio de presión frente a los armadores, durante los años de las grandes luchas marítimas que duraron hasta mediados del 1921, era su negación a pilotear buques con personal marítimo no asociado a la FOM y a las respectivas asociaciones

²⁵ *Boletín del DNT*, núm. 37, marzo de 1918.



sindicales de los oficiales.

Las fuertes luchas marítimas de los años siguientes, que tenían como objetivo fundamental el control de la contratación del personal marítimo, fueron caracterizadas por la acción solidaria entre la FOM y la oficialidad. Durante la huelga del marzo de 1918, el apoyo prestado por la FOM a la Unión Naval de Maquinistas y Oficiales determinó el éxito de los reclamos para mejoras salariales por parte de los maquinistas y comisarios.²⁶ En la nueva confrontación con los armadores, que empezó en diciembre de 1918, la prioridad de la FOM fue consolidar su alianza con los oficiales y confirmar el compromiso mutuo a no navegar con personal no asociado a la Federación y a las sociedades representativas de los oficiales. Gracias a la solidaridad con el personal jerárquico, la FOM logró preservar el control de la contratación del personal marítimo después de la puesta en vigencia de los llamados “Decretos de Oficialización” de 1919; estos decretos autorizaban a las autoridades marítimas a proveer a las empresas con el personal necesario en caso de conflictos y establecían la formación de un registro de personal para organizar la contratación de las tripulaciones a cargo exclusivamente del Estado. Los lazos solidarios establecidos entre la FOM y las organizaciones de los oficiales fueron demostrados durante la larga huelga de trece meses en contra de la empresa Mihanovich, que duró del febrero de 1920 al marzo de 1921. El origen de este conflicto estuvo en la decisión de la empresa Mihanovich de reemplazar, en algunos barcos, la bandera argentina por la uruguayana y de despedir a varios oficiales cuando se negaron a navegar con personal no federado. Este “heroico” boicot, en el cual participaron activamente la Sociedad de Capitanes, Prácticos y Baqueanos y la Unión Naval de Oficiales, terminó en una gran victoria para la FOM en marzo de 1921.

Sin embargo, los límites de la solidaridad entre la FOM y los oficiales se hicieron evidentes durante la nueva huelga general que declaró la FOM el 31 de mayo de 1921 en apoyo a los obreros portuarios. Esta huelga terminó en una importante derrota para la FOM ya que el gobierno permitió la libre contratación de la fuerza laboral, anulando, de esta forma, el poder sobre el mercado laboral que la Federación había ejercido desde 1916.²⁷ Este conflicto se dio en un marco social diferente caracterizado por la crisis política y económica y la contraofensiva patronal. En este contexto el gobierno, que no quería arriesgar la paralización del flujo marítimo, decidió tomar la restauración del orden en manos del Estado y actuar

²⁶ “La Federación Obrera Marítima: Acción solidaria de la FOM con los maquinistas y oficiales de las compañías de la navegación de cabotaje. La huelga del 29 de marzo al 8 de abril de 1918”, en *La Unión del Marino*, junio de 1920 (publicado originariamente en el *Boletín del DNT*, núm. 40).

²⁷ Sobre esta derrota del movimiento obrero, véase: Adelman, Jeremy “State and Labour in Argentina: the portworkers of Buenos Aires, 1910-1921”, op. cit.; Horowitz, Joel “Limits of tolerance in Argentina: The collapse of labor’s challenge in 1921”, op. cit.

en contra de los promotores del movimiento huelguístico. Por otra parte, los trece meses de lucha habían agotado moral y económicamente a los trabajadores marítimos y a sus familias. Otro factor clave para la derrota de la FOM fue que, en esta ocasión, el personal marítimo superior, interpretando de forma diferente sus intereses y mostrando su fidelidad al presidente Yrigoyen, no apoyó a la FOM en sus movilizaciones.²⁸ En el contexto beligerante que se formó en el puerto, no faltaron los oficiales que colaboraron con los armadores en la contratación del personal “amarillo”, provisto por la Asociación del Trabajo. *La Unión del Marino* criticó con dureza a los “judas” que había entre los maquinistas, los capitanes y los prácticos, que pretendían “complotarse” con los armadores para destruir la solidaridad que había en el gremio marítimo.²⁹

A pesar de la ruptura que se produjo en las relaciones entre los obreros marítimos y los oficiales, la FOM trató de preservar su alianza estratégica con los oficiales, sabiendo que ésta era la única garantía para que ella pudiera recuperar el control sobre la contratación del personal. En el balance de la huelga que se realizó en el seno de la Federación, la actitud de su dirigencia fue proclive a justificar a los oficiales por su no adhesión al movimiento y a inculpar por la derrota a sus miembros “ultarrevolucionarios” que “con sus actitudes repudiables contribuyeron día a día a fomentar el odio entre los oficiales”.³⁰ Apenas terminada la huelga “perdida”, la FOM hizo grandes esfuerzos por el restablecimiento de las relaciones solidarias con los sindicatos de los oficiales, el cual tomó cuerpo en la firma de un pacto solidario, cuyo objetivo era la acción conjunta del gremio marítimo en contra de la ofensiva patronal. Gracias a este pacto la FOM pudo recuperar provisoriamente el control sobre la contratación del personal.

La ley que dividió al gremio marítimo

La nueva ruptura en las relaciones entre los oficiales y la FOM se dio durante la presidencia de Alvear, con motivo de la ley 11.289. Dicha ley extendía el beneficio jubilatorio a los sectores más dinámicos de la economía argentina, entre los cuales se incluían los trabajadores marítimos. Cuando en abril de 1924 se hicieron efectivos los descuentos previsionales, tanto los sectores patronales como los sindicatos plantearon una fuerte oposición que se expresó en una huelga general encabezada por la USA – que en 1922 había reemplazado a la FORA IX- y en el cierre de los establecimientos industriales y comerciales por parte de los empresarios. Al final, a pesar de los esfuerzos del gobierno y de los diputados radicales, se sancionó la suspensión provisoria de la ley y la devolución

²⁸ *La Vanguardia*, 7-6-1921 y 12-6-1921.

²⁹ *La Unión del Marino*, junio de 1921, p. 1: “Refrescando la memoria”.

³⁰ *La Unión del Marino*, junio de 1921, p. 1: “Quiénes son los derrotados”.



de los aportes recaudados hasta el momento.³¹

El proyecto de jubilaciones, pensiones y retiros para la marina mercante había sido presentado a la Cámara de Diputados, en agosto de 1922, por el diputado radical Leónidas Anastasi. En las disposiciones de la ley se comprendían los inscriptos en la matrícula mercante nacional que hubieran cumplido 25 años de embarque o 30 años de aportes a la caja. A los prácticos de los consideraba en las mismas condiciones que al personal embarcado. Los descuentos mensuales de los tripulantes se calcularían de acuerdo a su sueldo y sus años de servicio; para los prácticos en particular se les fijaba un sueldo mensual de 400 pesos moneda nacional a los efectos de la aplicación del descuento.³²

La aceptación o no de la ley de las jubilaciones generó enfrentamientos entre la FOM y la Federación de Oficiales –la cual agrupaba a todos los gremios de los oficiales menos los maquinistas navales–, que culminaron en la ruptura del pacto solidario. Los debates que tuvieron lugar en ese período reflejan no solo las diferentes actitudes que tenían los obreros marítimos y los oficiales frente a las políticas sociales del Estado sino también sus diferentes concepciones sobre su trabajo y sus derechos. La FOM si bien no se oponía, en principio, al derecho a la jubilación –considerándola como el resultado de las grandes luchas sostenidas por el proletariado y no como obra de la “magnanimidad” del Estado o la burguesía–,³³ rechazó la ley porque pretendía que los aportes fueran costeados en su totalidad por los sectores patronales.³⁴ Entre los argumentos esgrimidos por los obreros marítimos estaban las especiales condiciones del trabajo a bordo: en los varios debates que hubo sobre la ley se hacía referencia a la dificultad que tenían los obreros marítimos para cumplir con los años de trabajo y los aportes necesarios para tener el derecho a la jubilación e, incluso, a la corta expectativa de vida de los obreros marítimos por sus duras e insalubres tareas. El Consejo Federal de la FOM lanzó un manifiesto indicando a los federados que debían negarse a cobrar con el descuento, sin abandonar su trabajo; paso seguido, la Federación se adhirió a la huelga general del 3 de mayo de 1924, encabezada por la USA. Por otro lado, los sindicatos de los oficiales, y entre ellos los prácticos, muchos de los cuales contaban con varios años de servicio, eran favorables a la ley e incluso desplegaron actividad pública para que fuera sancionada.

El problema más grave para la FOM era que los

³¹ Ricardo Falcón y Alejandra Monserrat, “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos”, en Ricardo Falcón (dir.), *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Nueva Historia Argentina, tomo VI, Buenos Aires, Sudamericana, p. 185-186.

³² *La Unión del Marino*, octubre de 1922, p. 1: “Proyecto de jubilaciones, pensiones y retiros para la marina mercante”.

³³ *La Unión del Marino*, diciembre de 1922, p. 1: “Salarios de hambre”.

³⁴ “Nota del Consejo Federal al Poder Ejecutivo Nacional”, publicada en la *Unión del Marino*, febrero de 1924.

armadores aprovecharon el conflicto entre los obreros marítimos y los oficiales para presionar a los segundos con la contratación de personal “libre” y de esta manera quebrantar el poderío de la FOM. En este clima de gran tensión, dirigentes de la Federación de Oficiales mandaron el 4 de mayo de 1924 una nota a los armadores y a las autoridades en que se manifestaban dispuestos a navegar siempre que las empresas navieras facilitaran personal idóneo. El Consejo Federal de la FOM, tratando de salvar su alianza con los oficiales, les mandó un manifiesto en el cual reconocía el derecho de la oficialidad a estar de acuerdo con la ley y exhortando a la Sociedad de Capitanes y Prácticos y al Centro de Comisarios Navales y de Radiotelegrafistas a no llegar al extremo de ir a trabajar con personal no federado.³⁵

En este contexto, si bien la dirigencia de la FOM mantuvo una postura moderada frente a los oficiales, no faltaron las voces que, con sus argumentos, trazaban fronteras de clase entre los obreros marítimos y la oficialidad. Un artículo publicado en la *Unión del Marino* hablaba de la “aristocracia asalariada” que pesaba sobre los “esclavos” de a bordo, o sea los foguistas, los marineros y los mozos; en la “aristocracia” se incluían los oficiales, los maquinistas, los prácticos y los capitanes, quienes, según el autor, cobraban sueldos “elevadísimos” que oscilaban entre 300 y 600 pesos. El autor no dudaba en hablar de “parásitos”, que arrimados a la fuerza de la FOM, habían logrado sueldos que les permitían un bienestar.³⁶ Aunque estas posturas hacia los oficiales no expresaban a la dirigencia de la FOM, es cierto que el conflicto por la ley de jubilaciones reavivó con fuerza las diferencias de jerarquía que había en el gremio marítimo.

Como consecuencia de la nueva ofensiva patronal, los trabajadores marítimos declararon un paro por tiempo indeterminado. Antes habían presentado un pliego de condiciones al Ministro de Marina, Domecq García, quien tenía una actitud abiertamente favorable hacia las empresas navieras. Él, ante la posibilidad de una huelga, ordenó que se hiciera, por intermedio de la Prefectura, una nómina de todos los prácticos del puerto que habían sido patrones de remolcadores, para obligarlos por la fuerza a tripular los barcos que abandonarían los federados. La *Unión del Marino* denunciaba que el ministro amenazaba a los capitanes con quitarles los títulos y detenía a los prácticos por la policía para obligarlos a navegar con crumiros.³⁷ La huelga se realizó en un clima social y político desfavorable para la FOM y de tensiones internas; día a día los armadores lograban poner en funcionamiento sus buques con el apoyo de la oficialidad. Finalmente, y con la mediación de la Confraternidad Ferroviaria, la FOM

³⁵ *La Unión del Marino*, junio de 1924, p. 1: “Huelga general del gremio”.

³⁶ *La Unión del Marino*, 20 de julio de 1924, número extraordinario, p. 4: “La ley calote”. El artículo lleva la firma “A.R.”.

³⁷ *La Unión del Marino*, junio de 1924, p. 6: “Los planes del ministro de marina”.



aceptó dialogar con el Poder Ejecutivo y firmó un acuerdo con los armadores. En esta ocasión las empresas navieras solo se comprometieron a reincorporar a los huelguistas cuando se produjeran vacantes. Evidentemente, de este conflicto la FOM había salido derrotada.³⁸

Durante los años siguientes, la desregulación que caracterizaba al procedimiento de la contratación del personal marítimo afectó a todos los gremios del sector. En el caso particular de los prácticos, quienes dependían de la Prefectura, era común que los miembros del gremio tuvieran que pagar una parte de su sueldo como comisión a las autoridades marítimas con tal de conseguir trabajo. El Consejo de Relaciones Marítimo, en 1928, denunció, por estas prácticas corruptas, al Prefecto General Ricardo Hermelo, quien en aquel entonces se había convertido en el enemigo principal de los trabajadores marítimos.³⁹ Este Consejo, creado en 1928, fue producto del restablecimiento de los acuerdos solidarios entre la FOM y la Federación de Oficiales. A partir de su creación, su objetivo sería recuperar el espacio de poder que los gremios marítimos habían perdido frente a los armadores luego de la huelga de 1924.

El gremio de los prácticos, desde el principio de su etapa “moderna” que empezó en 1856, con la libelización de su profesión, tuvo fuertes características étnicas, debidas a la presencia mayoritaria de determinados grupos – primero ingleses y más tarde italianos y griegos– entre sus miembros. Estas características tendieron a perderse hacia fines del siglo XIX, cuando se produjo la argentinización del gremio. Durante la segunda mitad del siglo XIX, los lazos étnicos condicionaron las formas organizativas de los prácticos, su acceso al trabajo y la repartición informal del mercado laboral que se caracterizaba por la gran competencia. Las asociaciones de los prácticos durante el siglo XIX eran por lo general efímeras, no tenían carácter combativo y pocas veces superaban los fines mutualistas. A la vez trataban de convertir su trabajo en campo de la acción estatal con tal de garantizar sus derechos y sobre todo la obligatoriedad del practicaje para todos los barcos. Las relaciones horizontales que había entre los miembros de las asociaciones se complementaban con otras, de tipo vertical y clientelista, que se formaban entre los prácticos y sus protectores - garantes que les brindaban el respaldo económico necesario para que los primeros pudieran ejercer su profesión.

Estas relaciones se adaptaron al nuevo marco laboral y social del trabajo marítimo que se formó a principios del siglo XX: entonces, los prácticos, formaron su sindicato con personería jurídica, el cual, sin embargo, no logró atraer a muchos de estos marineros calificados; por otra parte un importante número de ellos se puso

bajo el control directo de los armadores y sobre todo de la empresa naviera Mihanovich. Este escenario cambió durante los años 1916-1921, cuando se dieron las grandes luchas entre la FOM y los armadores por el control de la contratación del personal marítimo. Durante estos años y hasta la huelga de junio de 1921, los gremios de los oficiales actuaron conjuntamente con la FOM en contra del sector patronal. En este nuevo contexto la actitud de los prácticos dependía de las decisiones de la oficialidad, de la cual formaba parte, y sobre todo de los capitanes de cabotaje con quienes estaban conjuntamente organizados en la misma sociedad.

La gran ruptura en el gremio marítimo se produjo en 1924, con motivo de la ley de jubilaciones. Los conflictos en contra o a favor de su votación mostraron las distintas concepciones que tenían los obreros marítimos y los oficiales acerca de su trabajo y sus derechos. Los prácticos fueron de los gremios de oficiales que apoyaron la ley y la respaldaron públicamente. Sin embargo, no siempre actuaron así frente a las políticas estatales: en 1937 se opondrían al decreto que los convertía en empleados públicos, invocando la “libertad” que siempre habían gozado en el ejercicio de su oficio.⁴⁰ En 1939 un nuevo decreto modificó el anterior que incorporaba a los sueldos de los prácticos en el presupuesto nacional; sin embargo, el artículo que los convertía en empleados públicos se conservó hasta 1957, año en que fue abolido.⁴¹

Recibido: 13/07/2012

Aceptado: 21/09/2012

³⁸ Ricardo Falcón y Alejandra Monserrat, op. cit., p. 188.

³⁹ *La Unión del Marino*, mayo de 1928, p. 3: “Los prácticos se ven libres de la vergonzosa extorsión”.

⁴⁰ *Memoria de la Prefectura Marítima*, año 1939.

⁴¹ Morales, Albino op. cit., p. 289.